N° 45

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE OUVERTE LE 28 AVRIL 1959

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 mai 1959.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à inviter le Gouvernement à prévoir l'aménagement de la **liaison routière Bordeaux-Genève.**

PRÉSENTÉE

Par MM. Georges ROUGERON et Fernand AUBERGER

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des affaires économiques et du plan.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Lorsque l'on examine la carte des relations routières internationales sur le territoire français, on se trouve frappé d'étonnement en constatant que, si les liaisons dans la direction générale Nord-Sud et le Nord-Nord-Est sont convenablement soulignées, par contre, un vide à peu près total affecte la direction Est-Ouest.

Il semble que, jusqu'à présent, et sans doute pour des raisons d'urgences prioritaires que nous n'entendons point controverser, les transversales aient été systématiquement omises, laissant ainsi en dehors de la préoccupation des passages d'intérêt commercial et

touristique non négligeables cependant, puisqu'il s'agit d'assurer l'écoulement des pays de l'Europe centrale vers le rivage et les ports atlantiques.

Il nous a paru utile d'appeler l'attention sur un axe présentant toutes les caractéristiques exigées d'un grand itinéraire. Il s'agit de la transversale Bordeaux-Genève, qui offre l'incontestable intérêt de réaliser la liaison la plus courte, en même temps que la plus intéressante et la plus économique, entre le Centre-Europe et la Côte Océane.

La qualité première de l'itinéraire que nous vous proposons, et nous insisterons sur ce fait, est qu'il peut assurer l'écoulement du trafic durant les 365 jours de l'année, sans recourir à aucun moyen exceptionnel de construction et d'entretien.

Quelles sont, en effet, les caractéristiques demandées à un grand axe routier ?

1° Qu'il aille de « Porte de France à Porte de France » ;

2° Qu'il emprunte un itinéraire bien choisi pour sa commodité, la qualité et le profil de ses chaussées ;

3° Qu'il ait un intérêt touristique et historique.

Examinons donc ces trois points :

1° « De Porte de France à Porte de France ». Cette condition est parfaitement réalisée avec Bordeaux, ville de plus 500.000 habitants, capitale de la majeure partie du Sud-Ouest, dont le rayonnement s'étend de l'Atlantique aux Pyrénées et à l'Espagne. Bordeaux, avec son port magnifiquement outillé, ses docks et installations portuaires s'étendant sur plus de 15 kilomètres. Bordeaux, centre, enfin, d'une région dont la production est une des plus renommées du monde entier et qui demeure une grande voie d'accès en France du trafic Sud-Américain et Africain. Nous pensons utile d'ouvrir ici une parenthèse :

Le port de Bordeaux restera le grand port du Sud-Ouest en dépit des efforts concurrents sur le même rivage. En effet, le port de Bordeaux, c'est tout l'estuaire de la Gironde, et les ports mondiaux empruntent toujours les vastes estuaires fluviaux.

Bordeaux donc, d'une part, et, d'autre part, Genève, ville de 200.000 habitants dont il est superflu de vanter l'importance économique et touristique et qui, au sortir d'un pays ami, lui-même ouvert à l'Europe centrale, développe de larges contacts avec la France,

que nous sommes heureux de voir se développer d'année en année. Ajoutons que le T. C. S., en accord avec le T. C. F. et l'Alliance Internationale de Tourisme, tous organismes officiels, a fait éditer la carte d'un itinéraire qui, en tous points, est celui que nous soumettons à votre examen ;

2° Itinéraire commode : là encore, celui que nous proposons remplit cette condition de manière évidente. Une telle considération nous amène à esquisser une investigation qui, nous l'espérons, ne sera pas trop fastidieuse, bien que cela conduise à quelques rappels de géographie : de Bellegarde à Nantua, nous avons un parcours assez sinueux mais pittoresque qui longe les contreforts Sud des Monts Jura, traverse le Valromey et le Bugey et gagne Pont-d'Ain d'où, tout à fait rectiligne, il amène à Bourg-en-Bresse. Nous atteignons l'altitude maximum de tout le parcours à Nantua (seulement 479 mètres). De Bourg-en-Bresse, la route traverse, en ligne droite, la plaine bressanne jusqu'à Mâcon, où elle surplombe la Saône. Au-delà de Mâcon, elle devient sinueuse, traverse les monts du Mâconnais et du Charollais pour atteindre Charolles (altitude : 282 mètres). De cette localité à Moulins, nous avons un parcours de plaine peu accidenté, qui suit la vallée de la Loire de Digoin à Diou et ensuite traverse une région boisée pour arriver en Bourbonnais, à Moulins. De cette ville à Montluçon, la route parcourt tout le Bourbonnais d'Est en Ouest, avec un profil peu accidenté ne comportant que quelques lacets à l'arrivée sur Montluçon. De Montluçon à la Souterraine, parcours à peu près rectiligne devenant légèrement sinueux en même temps que très pittoresque aux abords de Guéret, d'où nous contemplons les monts de la Marche. De la Souterraine à Confolens, trajet sinueux et pittoresque qui descend vers la Gartempe et Bellac ; d'ici, la route suit la vallée de l'Issoire et rejoint la Vienne, dont elle remonte le cours pittoresque pour atteindre Confolens, d'où, par une région verdoyante entrecoupée de bois, nous traversons la Rochefoucauld et atteignons Angoulême ; enfin, d'Angoulême à Bordeaux nous empruntons une route à grand trafic à peu près rectiligne, qui nous permet de traverser la Dordogne sur le magnifique pont viaduc de 1.545 mètres de long de Cubzac-les-Ponts.

Nous avons ainsi accompli 717 kilomètres traversant la France d'Est en Ouest, sur des routes souvent rectilignes, parfois sinueuses, jamais très difficiles. Nous sommes passés au pied du Jura et sur l'horizon alpin, nous avons aperçu le Massif Central dominé par le

Puy-de-Dôme et le Sancy, traversé les monts de la Marche et du Limousin et, nous l'avons vu, nous ne nous sommes élevés au maximum qu'à 479 mètres d'altitude. Nous n'avons donc à craindre en hiver ni enneigements ni congères.

D'autre part, il convient de remarquer que la route nationale 73, de Moulins à Bâle, par Autun, Besançon, Belfort, se prolongeant par la route nationale 83 sur Strasbourg, via Colmar, qui assure le débouché de l'Allemagne du Sud, de l'Autriche et de la Suisse nordique, se raccorde sans aucune difficulté à l'itinéraire Bordeaux-Genève au centre de la France, permettant de développer un double et profitable courant de transit ;

3° Intérêt historique et touristique. — Il serait par trop fastidieux de décrire ici les particularités historiques ou touristiques des sites traversés qui, justement, en sont si riches. Qu'il nous suffise d'évoquer les gorges du Rhône à Bellegarde et la proximité des installations de Génissiat ; Nantua, si pittoresque ; Bourg-en-Bresse et l'église de Brou, un des monuments les plus remarquables existant en France ; Mâcon et sa cathédrale ; Paray-le-Monial et sa merveilleuse basilique du XIIe siècle ; Moulins, capitale du Bourbonnais et ses multiples souvenirs historiques ; Montluçon et ses vestiges du XVe siècle ; Guéret, au centre du département de la Creuse, dont le charme pittoresque n'est plus à vanter ; la Rochefoucauld et son magnifique château du XIIe et du XVIIe siècle ; Angoulême qui, outre sa situation merveilleuse sur la Charente, possède ce trésor incomparable qu'est la cathédrale Saint-Pierre. Et bien d'autres encore que l'on ne peut citer, au risque de faire une énumération trop longue.

Intérêt économique aussi, et les noms de Bourg-en-Bresse, Mâcon, Charolles, Montluçon, Angoulême, Bordeaux en disent assez long sur les ressources agricoles, viticoles et industrielles des régions desservies, qui sont, de plus, en rapport étroit, en ce qui concerne le Massif Central, avec Vichy, Clermont-Ferrand, Aubusson, Limoges et tout le thermalisme régional, etc.

Leur importance, de ce point de vue, est tellement évidente qu'avant l'évolution qui a conduit au retour du trafic routier comme élément primordial des relations économiques et humaines, la voie ferrée Bordeaux-Genève fut créée, empruntant précisément un itinéraire parallèle à celui qui, aujourd'hui, retient notre attention.

Ajoutons que, d'ores et déjà, ce parcours est le plus fréquemment emprunté par les voitures qui, venant de Suisse par Genève

ou Bâle, se dirigent vers Vichy ou la Côte Atlantique, de sorte qu'il s'agit beaucoup plus de concrétiser un état de fait que d'innover. Précisons encore qu'il s'est constitué au long de cet axe une Association de la Route Bordeaux-Genève, qui groupe un certain nombre de collectivités et organismes : Départements, Communes, Chambres de Commerce, Syndicats d'Initiatives, ayant édité un guide et à laquelle le Tourisme genevois apporte sa coopération. L'itinéraire Bordeaux-Genève figure, d'autre part, à la nomenclature des Routes touristiques sous le n° 15.

Voilà donc les éléments que nous pensons valables et dont nous espérons que vous voudrez bien retenir l'intérêt afin, tout à la fois, de relancer l'activité de certaines régions et servir l'économie générale, d'une part, en ouvrant largement une voie commode de relations internationales et, d'autre part, en faisant connaître des sites trop souvent ignorés de notre beau pays de France.

En conséquence, nous vous proposons d'adopter la proposition de résolution ci-dessous :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Sénat invite le Gouvernement à prévoir et préparer l'aménagement de la liaison routière Bordeaux-Genève par : Angoulême, Guéret, Moulins, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Saint-Julien-en-Genevois.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.